

公開実用平成 1-99266

⑩ 日本国特許庁(JP)

⑪ 実用新案出願公開

⑫ 公開実用新案公報(U)

平1-99266

⑬ Int.Cl.⁴

A 47 C 7/74

識別記号

庁内整理番号

C-8608-3B

⑭ 公開 平成1年(1989)7月3日

審査請求 未請求 (全 頁)

⑮ 考案の名称 車両用シート

⑯ 実 願 昭62-195998

⑰ 出 願 昭62(1987)12月25日

⑱ 考 案 者 高 木 齊 愛知県岡崎市橋目町字中新切1番地 日本自動車エンジニアリング株式会社岡崎事業所内
⑲ 出 願 人 三菱自動車工業株式会社 東京都港区芝5丁目33番8号
⑲ 出 願 人 三菱自動車エンジニアリング株式会社 東京都大田区下丸子4丁目21番1号
⑳ 代 理 人 弁理士 長門 侃二

明 細 書

1. 考案の名称

車両用シート

2. 実用新案登録請求の範囲

シートクッションとシートバックから構成される車両用シートの前記シートバック肩部に少なくとも1個の通気孔を形成し、該通気孔と前記シートクッション下方の車体に配設された空調用ダクトとをパイプ部材により接続し、当該パイプ部材を介して前記通気孔から外気を吹き出させるようにしたことを特徴とする車両用シート。

3. 考案の詳細な説明

(産業上の利用分野)

本考案は通気孔を有する車両用シートに関する。

(従来技術及びその問題点)

近年、乗用車による長時間の走行が益々盛んに行われるようになっており、車両用シートに対してはその安全面は勿論のこと、特にその居住性の向上が要求されている。

そのため、最近ではシートを構成するシートク

ッション及びシートバックの双方、或いは、シートクッションとシートバックとの結合部に空気噴出口を形成し、当該空気噴出口を介して空気調和装置からの温風もしくは冷風を搭乗者とシートとの密着部分へ供給するものが知られている（実開昭60-115053号、実開昭60-72657号の各公報参照）。

ところで、運転者の身体は空気調和装置により快適な温度に保持されているものの、前述したような長時間に亘る走行時には、その頭部に外気を送風して常にリフレッシュした状態を保ち、疲労から発生する眠気を防止することが望ましい。しかしながら、上記した従来の車両用シートにおいては、空気噴出口から導入される温風や冷風は主として搭乗者の身体のシートクッション及びシートバックと密着する部分に供給されるものであり、搭乗者の頭部には供給されないという問題がある。

本考案は上記従来の問題点に鑑みてなされたもので、搭乗者の頭部に外気を供給することが可能な車両用シートを提供することを目的とする。

(問題点を解決するための手段)

上記目的を達成するために本考案によれば、シートクッションとシートバックから構成される車両用シートの前記シートバック肩部に少なくとも1個の通気孔を形成し、該通気孔と前記シートクッション下方の車体に配設された空調用ダクトとをパイプ部材により接続し、当該パイプ部材を介して前記通気孔から外気を吹き出させる構成としたものである。

(作用)

シートバックの肩部、即ち、搭乗者の肩近傍に対応する位置に形成された通気孔をエアコン用のダクトに、パイプ部材例えば可撓性を有するチューブを介して接続し、必要に応じて前記通気孔から搭乗者の頭部に向けてベンチレータから導入された外気を送風する。

(実施例)

以下、本考案の一実施例を添付図面に基づいて詳述する。

第1図は本考案の車両用シートの一例であり、

本考案を運転席に適用した場合を示している。運転席のシート 1 はシートクッション 2 及び当該シートクッション 2 に前後屈可能に結合されたシートバック 3 から構成される。そして、このシート 1 はフロアパネル（図示せず）に車両の前後方向にスライド自在となるように取り付けられている。

シートバック 3 の上端面には図示しないヘッドレストガイドが埋設され、当該ヘッドレストガイドにヘッドレスト 4 が着脱自在に取り付けられており、当該シートバック 3 のヘッドレスト 4 の左右両側の肩部 3 a、3 b には通気孔 5、6 が形成されている。この通気孔 5、6 は当該シート 1 に着座する搭乗者の頭部に向かって、送風が行われるような向きに配設することが必要である。即ち、その角度は斜め上方で、且つ、互いに内方を向いていることが望ましい。第 2 図はシートバック 3 を上方から見た図であり、通気孔 5、6 は夫々の送風方向が搭乗者の頭部で略交差するように設定されている。

第 1 図において、通気孔 5、6 は夫々可撓性を

有するパイプ部材 7 を介してシート 1 の下方の車体のバックボーンフレームに沿って配設され、後部座席に空気調和装置からの送風を行うためのエアコン用ダクト 8 に接続されている。即ち、パイプ部材 7 の下端 7 a はダクト 8 の適宜な箇所例えば側壁に気密に結合されており、一方、当該パイプ部材 7 の上端は 2 本に分岐して各分岐パイプ 7 b、7 c が夫々上記通気孔 5、6 に接続されている。

第 3 図はパイプ部材 7 の下端 7 a 開口部 7 a' をエアコン用ダクト 8 の側壁 8 a に取り付けた状態を示している。パイプ部材 7 の下端 7 a の開口部 7 a' はシート 1 のスライドに伴ってスライドするスライド板 9 の略中央に固着されている。エアコン用ダクト 8 の側壁 8 a には開口 8 b が形成され、前記パイプ部材 7 の開口部 7 a' は当該開口 8 b に臨むように配設されている。又、スライド板 9 の幅は側壁 8 a の開口 8 b よりも長く形成され、シート 1 のスライドによりパイプ部材 7 の開口部 7 a' が側壁 8 a の開口 8 b の両端に位置する時も当該開口 8 b 全体を閉塞するようにされ

ている。更に、側壁 8 a の開口 8 b の上部にはパイプ部材 7 への送風を制御するための弁体 10 が配設されている。この弁体 10 は電子制御装置（図示せず）によりその開閉が制御される。例えば搭乗者が必要に応じてインストルメントパネルのスイッチ（図示せず）を入れることにより、弁体 10 が開弁される。

以下に作用を説明する。

走行時等に、運転者の頭部に外気を供給する場合は、先ず、空気調和装置を換気装置（ベンチレータ）に切り換え、運転者が前記インストルメントパネルのスイッチを入れると、エアコン用ダクト 8 の側壁 8 a に配設された弁体 10 が開弁し、当該ダクト 8 を流れる外気の一部がパイプ部材 7 へ流入し、当該パイプ部材 7 を上昇して、各分岐パイプ 7 b、7 c に分流し、夫々通気孔 5、6 から搭乗者の頭部へ向けて吹き出される。

尚、上記実施例においては、通気孔を 2 箇所形成した場合について記述したが、通気孔の個数はこれに限るものではなく、1 個もしくは 3 個以上

形成してもよい。更に、上記実施例においては、シートバック 3 の肩部 3 a、3 b に形成された通気孔 5、6 の向きを搭乗者の頭部へ向けて固定した場合について記述したが、当該通気孔の向きを可変とする構成とすることも可能である。又、上記実施例においては通気孔 5、6 からの送風の制御をスイッチにより行うこととしたが、搭乗者が手動により直接弁体 10 を開閉することとしてもよい。

（考案の効果）

以上説明したように本考案によれば、シートクッションとシートバックから構成される車両用シートの前記シートバック肩部に少なくとも 1 個の通気孔を形成し、該通気孔と前記シートクッション下方の車体に配設された空調用ダクトとをパイプ部材により接続し、当該パイプ部材を介して前記通気孔から外気を吹き出させる構成としたので、搭乗者の頭部に向けて、外気を吹き出させることが可能となり、特に、長時間の運転時における運転者の頭部に新鮮な外気を供給し、眠気を防止す

ることができ、走行時の安全性の確保に極めて効果的である。

4. 図面の簡単な説明

第1図は本考案の車両用シートの一実施例を示すシートバックの斜視図、第2図は第1図のシートバックの上面図、第3図は第1図のパイプ部材の結合部を示すエアコン用ダクトの一部切欠斜視図である。

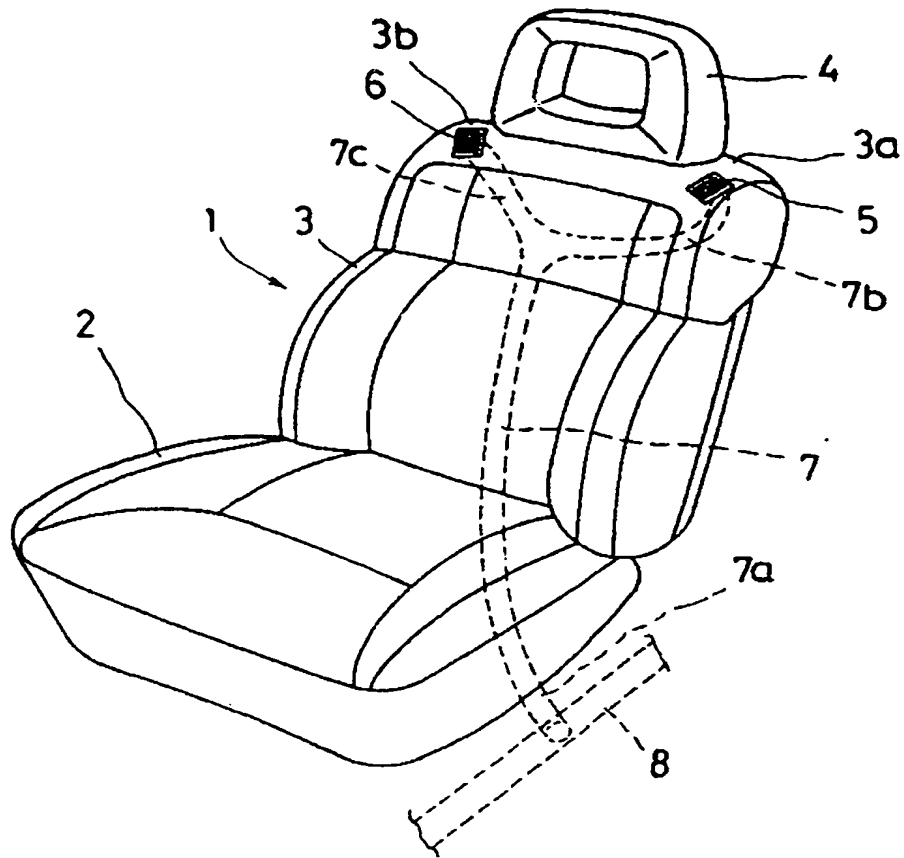
1…車両用シート、2…シートクッション、3…シートバック、5、6…通気孔、7…パイプ部材、8…エアコン用ダクト、10…弁体。

出願人 三菱自動車工業株式会社

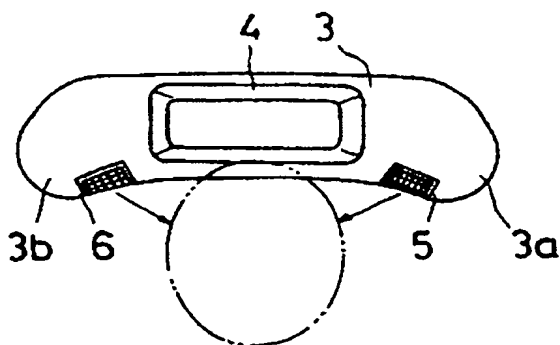
同 日本自動車エンジニアリング株式会社

代理人 弁理士 長 門 侃 二

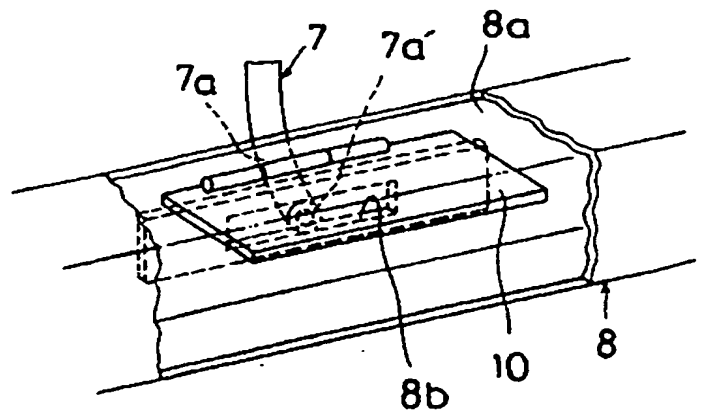
第 1 図



第 2 図



第 3 図



680

代理人 弁理士 長門 侃 二
実開 1-99266